Les couleurs intérieures des avions US pendant la WW2 – Partie 2

Les couleurs intérieures des avions US pendant la WW2 – Partie 1

Les couleurs intérieures des avions US pendant le WW2 – Partie 2

Les couleurs intérieures des avions US pendant le WW2 – Partie 3

Vues: 54

Introduction

Dans la première partie de cet article, nous avons examiné les revêtements protecteurs utilisés dans l'industrie aéronautique américaine à la veille de la Seconde Guerre mondiale et durant le conflit. Nous avons également retracé l'évolution des différentes teintes et des spécifications appliquées au cours de cette période.

Nous allons maintenant nous intéresser plus précisément aux finitions intérieures de plusieurs appareils de l'US Army Air Corps et de l'US Army Air Forces.

Avant de poursuivre, rappelons toutefois un point important : l'objectif de cet article est de dresser un état des connaissances disponibles sur le sujet. Les informations dont nous disposons restent parfois incomplètes, et certaines questions demeurent difficiles à trancher.

Les données présentées ici ont été rassemblées au fil des années à partir de différentes sources : ouvrages spécialisés, articles et ressources en ligne. Malgré les efforts entrepris pour distinguer les faits établis des hypothèses et des interprétations, les conclusions qui suivent ne doivent pas être considérées comme définitives.

Les recherches historiques se poursuivent, et il reste encore beaucoup à découvrir. De nouvelles études pourraient donc venir compléter, préciser, voire modifier certaines de nos connaissances actuelles.

Enfin, comme dans tout travail de recherche, des erreurs restent possibles. Les lecteurs qui disposent d'informations complémentaires ou de documents susceptibles d'enrichir cette étude sont naturellement invités à les partager dans la zone de commentaire sous cet article.

Les couleurs intérieures des avions de l'USAAF

Lorsqu'on s'intéresse aux appareils les plus répandus de l'USAAF, il faut garder à l'esprit l'ampleur considérable de leur production. Pour répondre aux besoins de la guerre, certains avions furent fabriqués en très grandes quantités, parfois dans plusieurs usines situées à des centaines, voire des milliers de kilomètres les unes des autres.

Or, les méthodes de fabrication et les normes de production pouvaient varier sensiblement d'une usine à l'autre, et ce à différents niveaux. Ces différences sont aujourd'hui bien documentées. Le B-24 Liberator en est un exemple célèbre : les variations entre les appareils produits ont notamment contribué à rendre leur entretien particulièrement complexe.

Il est donc important de ne pas considérer les couleurs intérieures d'un avion comme une règle absolue, valable pour

tous les exemplaires d’un même modèle. Le constructeur, le lieu de fabrication et la période de production peuvent jouer un rôle déterminant.

Pour mieux comprendre cette réalité industrielle, commençons par passer en revue les principaux sites de fabrication des avions américains produits en plus grandes quantités.

Les principaux sites de production des avions américains

Lockheed P-38 Lightning

Le P-38 Lightning était principalement construit par Lockheed, dans son usine de Burbank, en Californie (code **LO**). Une partie des P-38L fut également produite par Consolidated-Vultee Aircraft Corporation, dans son usine de Nashville, dans le Tennessee (code **VN**).

Bell P-39 Airacobra / P-63 Kingcobra

Ces deux appareils étaient fabriqués par Bell Aircraft Corporation, dans son usine de Buffalo, dans l’État de New York, ainsi que dans une nouvelle usine construite à Atlanta, en Géorgie. Les deux sites utilisaient le code **BE**.

Curtiss P-40 Tomahawk / Warhawk

Le P-40 était produit par Curtiss-Wright Corporation dans son usine de Saint-Louis, dans le Missouri, mais aussi dans deux nouvelles usines situées à Buffalo, dans l’État de New York, et à Columbus, dans l’Ohio. Les trois sites portaient le code **CU**.

Republic P-47 Thunderbolt

Le P-47 Thunderbolt sortait des chaînes de Republic Corporation à Farmingdale, dans l’État de New York (code **RE**), et d’une nouvelle usine installée à Evansville, dans l’Indiana

(code **RA**).

Une partie des P-47G était également construite par Curtiss-Wright Corporation, à Buffalo, dans l'État de New York (code **CU**).

North American P-51 Mustang

Le célèbre P-51 Mustang était fabriqué par North American Aviation dans son usine d'Inglewood, en Californie (code **NA**), ainsi que dans une nouvelle usine située à Dallas, au Texas (code **NT**).

Boeing B-17 Flying Fortress

La production du B-17 Flying Fortress était répartie entre trois sites : Boeing, à Seattle, dans l'État de Washington (code **BO**) ; Douglas, à Long Beach, en Californie (code **DL**) ; et Lockheed Vega, à Burbank, en Californie (code **VE**).

Consolidated B-24 / C-87 Liberator : une production complexe

Le B-24 Liberator mérite que l'on s'attarde un peu sur son histoire industrielle. Pour répondre à la demande considérable prévue dès le début de la guerre, le gouvernement américain mit en place, au début de 1941, un programme baptisé *Liberator Production Pool*. L'objectif était de répartir la fabrication de cet appareil entre plusieurs grandes usines.

Pas moins de cinq sites participaient à ce programme :



- **Consolidated-Vultee**, à San Diego, en Californie (code **CO**).
- **Consolidated-Vultee**, dans sa nouvelle usine de Fort Worth, au Texas (code **CF**).
- **Douglas**, à Tulsa, dans l'Oklahoma (code **DT**).

- **Ford Motor Company**, à Willow Run, près de Detroit, dans le Michigan (code **FO**).
- **North American Aviation**, à Dallas, au Texas (code **NT**).

Des B-24E sur la chaîne d'assemblage de Willow Run. Cette photographie donne une idée de l'ampleur du programme de production du Liberator. Elle a pourtant été prise dès 1942, alors que le programme de production coordonnée du B-24 (Liberator Production Pool Program) n'avait débuté qu'un an auparavant.

Pour distinguer les appareils selon leur lieu de production, les trois principaux sites de fabrication – San Diego, Willow Run et Dallas – reçurent chacun une désignation de version différente : respectivement B-24D, B-24E et B-24G.

Mais les choses étaient loin d'être aussi simples. Les usines participant au programme échangeaient régulièrement des sous-ensembles et des pièces fabriqués par les autres sites. Un avion pouvait donc être assemblé à partir de composants provenant de plusieurs usines.

Le système de désignation des versions ne permettait pas toujours de savoir précisément quelle usine avait fabriqué ou assemblé un appareil donné. Cette situation contribua aux difficultés d'entretien et d'approvisionnement en pièces détachées pour lesquelles le Liberator est devenu célèbre.

En règle générale, le code ajouté à la désignation de l'avion correspondait à l'usine responsable de son assemblage final.

Prenons un exemple. Un B-24D fabriqué et entièrement assemblé à San Diego portait la désignation **B-24D-CO**. Mais l'usine de San Diego fournissait également des pièces et des sous-ensembles destinés à d'autres sites.

Si un B-24D était assemblé à Fort Worth, il devenait un **B-24D-CF**. S'il était assemblé par Douglas à Tulsa, sa désignation était **B-24D-DT**.

Vous commencez à comprendre la complexité de cette

organisation industrielle ! Avec des pièces provenant de plusieurs usines et des appareils assemblés sur différents sites, il est facile d'imaginer que les finitions intérieures n'étaient pas nécessairement identiques d'un Liberator à l'autre.

Pour notre sujet, cette organisation est particulièrement importante : **le lieu d'assemblage et l'origine des composants peuvent contribuer à expliquer les différences de couleurs intérieures observées sur les B-24**.

Des différences de finition d'une usine à l'autre

Au vu de cette organisation industrielle, il serait étonnant que les approvisionnements en peinture et les méthodes d'application soient restés parfaitement identiques pendant toute la durée de production du B-24, compte tenu des quantités fabriquées et des distances séparant les différentes usines.

À partir de la fin de l'année 1943, les Américains commencèrent à abandonner progressivement le camouflage sur certains de leurs avions. Dans de nombreux cas, mais pas systématiquement, le primaire appliqué sur la cellule fut lui aussi supprimé, laissant apparaître le métal naturel.

Cependant, les sous-traitants ne travaillaient pas tous au même rythme et pouvaient conserver une certaine liberté dans leurs méthodes de préparation et de finition des surfaces. Il n'était donc pas rare de voir des avions à finition métallique naturelle présenter encore des zones partiellement recouvertes de primaire.

En revanche, les cockpits et les compartiments occupés par les équipages continuaient généralement à être peints pendant

toute la durée de la guerre. L'objectif était notamment de limiter les reflets susceptibles de gêner les pilotes et les autres membres d'équipage.

Pour le maquettiste, cela signifie qu'un avion à finition métallique naturelle n'avait pas nécessairement un intérieur entièrement dépourvu de peinture protectrice. La cellule, le cockpit et les différents compartiments pouvaient recevoir des traitements distincts.

Le Bell P-39 Airacobra

Malgré les nombreux exemplaires produits, le P-39 Airacobra reste un appareil relativement mal documenté en ce qui concerne ses couleurs intérieures. Les photographies couleur disponibles montrent une certaine diversité dans les finitions, aussi bien dans le cockpit que dans les puits de train d'atterrissage.

Pour les cockpits, on retrouve notamment de l'*Interior Green* et du *Bronze Green*. Les puits de train, quant à eux, semblent avoir reçu différentes finitions : *Interior Green*, *Zinc Chromate Yellow* ou encore laque à l'aluminium.

Les jambes du train avant présentent également des variations, avec des exemples en *Olive Drab* ou en *Interior Green*. Enfin, les moyeux de roues pouvaient être peints en *Interior Green* ou laissés en métal naturel.

Comme on peut le constater, il est difficile d'établir une règle générale pour cet appareil. Les informations disponibles ne permettent pas encore de trancher définitivement.

Le mystérieux Bell Green

Dans son ouvrage *Detail & Scale* consacré au P-39, Bert Kinzey indique que Bell utilisait une peinture intérieure appelée simplement *Bell Green*.

Cette teinte aurait été appliquée non seulement dans le cockpit, mais également dans les puits de train, sur les trappes du train d’atterrissage et sur les jambes de celui-ci.

Mais quelle était exactement la couleur du *Bell Green* ? La question a suscité de nombreuses discussions parmi les spécialistes. Plusieurs hypothèses ont été avancées, notamment celle d’une nuance proche du *Medium Green*. À ce stade, toutefois, les informations disponibles ne permettent pas de confirmer précisément sa teinte.

Ce que révèle un P-39Q-15 préservé

L’examen d’un P-39Q-15 conservé, initialement livré dans le cadre du programme de prêt-bail (*Lend-Lease*), apporte quelques indications supplémentaires sur les finitions employées.

Les puits de train d’atterrissage présentent deux couleurs différentes. La partie située dans l’aile est peinte en *Zinc Chromate Yellow*, tandis que la zone qui se prolonge au-dessus de la partie inférieure du fuselage est en *Olive Drab*.

Cette différence pourrait s’expliquer par le fait que les sous-ensembles étaient peints séparément en usine avant leur assemblage.

Les autres éléments présentent également plusieurs finitions :

- **Jambes du train d’atterrissage et faces intérieures des trappes :** *Interior Green*.
- **Petits bras de commande du train :** *Bronze Green*.
- **Canalisations et câblages :** laque à l’aluminium.

Cet exemple illustre bien la diversité des couleurs que l’on peut rencontrer sur un même appareil. Il rappelle aussi qu’il est préférable d’examiner chaque zone séparément plutôt que d’appliquer une couleur unique à l’ensemble des éléments intérieurs.

Le Boeing B-17 Flying Fortress

Sur les premiers B-17 Flying Fortress, les couleurs intérieures variaient déjà selon les zones de l'appareil. La règle générale semble avoir été la suivante : **Zinc Chromate Yellow pour l'intérieur du fuselage, Bronze Green pour les cockpits et les postes de navigation, et laque à l'aluminium pour la soute à bombes.**

Les cockpits et les compartiments de l'équipage

Sur les versions B-17F et B-17G, la couleur généralement prescrite pour les zones de pilotage et de travail de l'équipage était le *Bronze Green*.

Les documents techniques utilisaient le terme *control cabin* pour désigner plusieurs espaces distincts :

- Le compartiment avant, occupé par le bombardier et le navigateur.
- Le cockpit, où se trouvaient les pilotes ainsi que le mitrailleur supérieur, qui assurait également les fonctions de mécanicien navigant.
- Le compartiment radio.

Toutefois, les spécifications officielles du B-17F furent révisées en août 1944. Dans ces zones, la nouvelle documentation prescrivait désormais du *Dark Dull Green*.

Il est également possible que certains B-17F construits par Douglas aient reçu de l'*Interior Green* dans ces compartiments. Les informations disponibles ne permettent cependant pas d'en faire une règle générale.

Les panneaux antireflets

Le document de 1944 mentionne également l'utilisation du

Bronze Green sur les panneaux antireflets extérieurs des avions dépourvus de camouflage.

Cette prescription reste toutefois sujette à discussion. On ne sait pas avec certitude si elle fut réellement appliquée sur les chaînes de production du B-17. La plupart des photographies couleur connues montrent plutôt des panneaux antireflets peints en *Olive Drab*.



Fuselage arrière d'un B-17F sur la chaîne d'assemblage de Long Beach, au niveau des postes de tir latéraux. Cette photo illustre parfaitement un intérieur en métal nu, avec des longerons recouverts de Zinc Chromate Green. Certaines cloisons situées plus à l'arrière sont également peintes en vert, tandis que celles plus proches du photographe ont conservé leur finition métallique d'origine.

Les parois, les planchers et les sièges

À l'intérieur du nez, du cockpit et du compartiment radio, les parois latérales du fuselage étaient recouvertes de rembourrages en toile verte. Le plancher de ces compartiments était constitué de contreplaqué verni.

Dans les zones où les membres d'équipage circulaient fréquemment, des tapis en caoutchouc noir antidérapant protégeaient le sol. On en trouvait notamment dans les postes de mitrailleurs latéraux, le compartiment radio et autour de la tourelle supérieure.

En revanche, le plancher du compartiment des pilotes et du navigateur restait en métal naturel.

Les sièges des pilotes et du navigateur étaient, selon toute vraisemblance, peints en *Bronze Green*.

L'intérieur du fuselage derrière le

compartiment radio

À l'arrière du compartiment radio, les premiers B-17 étaient souvent peints en *Zinc Chromate Yellow* à l'intérieur du fuselage.

Sur les versions ultérieures, qu'elles soient camouflées ou laissées en finition métallique naturelle, de nombreuses surfaces intérieures étaient en revanche laissées en métal apparent. Certaines cloisons et certains longerons conservaient toutefois une protection en *Zinc Chromate Yellow* ou en *Zinc Chromate Green*.

Un dernier détail mérite d'être souligné : les postes des mitrailleurs latéraux étaient eux aussi laissés en métal naturel. L'explication avancée est que les reflets y posaient moins de problèmes que dans les zones de pilotage, où une surface trop brillante pouvait gêner l'équipage.

À retenir pour votre maquette : le B-17 ne possédait pas une couleur intérieure unique. La finition dépendait de la zone considérée, de la version de l'appareil et, dans certains cas, de l'usine de fabrication. Il est donc préférable de distinguer les compartiments avant, le cockpit, la soute à bombes et la partie arrière du fuselage avant de choisir les peintures.

Les tourelles et la soute à bombes

À l'intérieur des tourelles de mitrailleuses, la couleur la plus couramment utilisée semble avoir été le *Dark Dull Green*. Sur les versions plus tardives du B-17, on trouve également des finitions en noir mat.

Les soutes à bombes et leurs portes comptaient elles aussi parmi les zones souvent laissées sans peinture, avec le métal apparent. Toutefois, certaines sources indiquent que les appareils camouflés pouvaient avoir une soute à bombes peinte

en *Neutral Grey*.

Là encore, les informations disponibles ne permettent pas d'établir une règle absolue pour toutes les versions du B-17.

Le Consolidated B-24 Liberator

Comme sur le B-17, les versions tardives du B-24 auraient utilisé du **Dark Dull Green** dans les compartiments avant occupés par l'équipage. Le reste du fuselage, notamment au niveau des postes de tir latéraux, aurait généralement conservé le métal apparent. Sur les premières versions camouflées, les intérieurs étaient peints en **Zinc Chromate Yellow**.

De nombreuses photographies de B-24 camouflés montrent également que les jambes de train, les trappes et les puits de train d'atterrissage étaient peints en **Neutral Grey**.

Autre idée reçue qui mérite d'être remise en question : les tableaux de bord de ces bombardiers auraient été systématiquement noirs. Pourtant, l'examen de plusieurs B-24 préservés a révélé des tableaux de bord **vert foncé**, et non noirs.

Le Curtiss P-40 Tomahawk/Warhawk

Contrairement à certains constructeurs, comme Boeing, Curtiss peignait ses avions directement en usine.

Dans le cockpit du P-40, on trouvait du **Curtiss Cockpit Green**, une peinture fournie par Berry Brothers, un fabricant local, dont la teinte était une approximation de l'**Interior Green**. D'après les témoignages, elle tirait légèrement davantage vers le brun que l'Interior Green standard.

Sur les P-40D à P-40M, les découpes festonnées situées à

l’intérieur du fuselage, autour des fenêtres arrière du cockpit, étaient généralement peintes dans la même couleur que le camouflage extérieur. Les fenêtres arrière pouvant être facilement démontées pour repeindre ces zones, cette méthode était également utilisée lors de la plupart des repeintures effectuées sur le terrain.

Toutefois, les pratiques observées sur les premiers P-36 Hawk, ainsi que certaines photographies des premiers P-40D et P-40E, laissent penser que Curtiss a pu employer une autre couleur sur ces découpes au début de la production. Il pourrait s’agir de la teinte du cockpit, mais l’auteur n’a trouvé aucun élément permettant de le confirmer avec certitude.

Les puits de train étaient équipés de protections en toile, similaires à celles que l’on trouvait sur le Bf 109E. Cette toile était de couleur kaki terne, avec des fermetures à glissière et des attaches en laiton.



Le Lockheed P-38 Lightning

D’après des recherches récentes, les premiers P-38E et P-38F-1 auraient eu un cockpit peint en **Olive Drab**.

Au fil de la production, la couleur aurait ensuite été remplacée par l’**Interior Green** sur les P-38F à P-38H. Les tableaux de bord, les manches de commande, les palonniers et les boîtiers électriques étaient, quant à eux, peints en noir.

Certains éléments semblent toutefois avoir conservé leur finition d'origine plus longtemps. C'est notamment le cas des sièges des pilotes et des plaques de blindage fixées derrière eux, qui auraient continué à être livrés en **Olive Drab**, probablement par des sous-traitants, bien après le passage à l'Interior Green.

Avec l'arrivée du P-38J, la forme de la plaque de blindage intérieure a été modifiée. Celle-ci semble alors avoir reçu une finition **Interior Green**, assortie au reste du cockpit.

Sur les appareils camouflés, les puits de train et l'intérieur de leurs trappes étaient peints en **Neutral Grey**, avec certains éléments de structure en **Zinc Chromate Yellow**. Les jambes du train d'atterrissage recevaient, quant à elles, une finition en **laque aluminium (Aluminium lacquer)**.

Le Martin B-26 Marauder

Martin semble avoir utilisé assez rarement le primaire au **Zinc Chromate**. La plupart des éléments intérieurs étaient laissés en métal nu ou recouverts d'une laque transparente. Seules quelques pièces, notamment certains éléments en acier et les gouvernes de direction, recevaient une couche de **Zinc Chromate Yellow**.

Les méthodes de fabrication et les finitions intérieures du B-26 n'ont pas encore fait l'objet de recherches suffisamment approfondies pour établir des règles précises. Le National Air and Space Museum conserve toutefois la partie avant du fuselage du célèbre B-26B-25-MA *Flak Bait*, qui sert de référence pour les informations de couleurs présentées ici.

Dans le cockpit, toutes les surfaces situées au-dessus du bord inférieur de la verrière étaient peintes en **noir mat**. Cette finition était également appliquée au plancher, aux plaques de blindage et aux sièges de l'équipage. Sur les côtés du

fuselage, dans les zones occupées par l’équipage, les parois étaient recouvertes d’un matériau isolant de couleur kaki terne.

À l’intérieur du fuselage, y compris sur la cloison située derrière les sièges de la cabine, le métal était laissé apparent, avec des planchers et des passages de circulation peints en noir.

Les puits de train d’atterrissage recevaient une finition en **laque aluminium (Aluminium lacquer)**, tandis que certains éléments étaient peints en **Zinc Chromate Yellow**. Enfin, des photographies de B-26 camouflés montrent des jambes de train et des faces intérieures de trappes peintes en **Neutral Grey**.

Le North American B-25 Mitchell

Le B-25 est resté en production pendant toute la Seconde Guerre mondiale, ce qui explique les nombreuses variations de finitions intérieures rencontrées d’un appareil à l’autre.



Ensemble de renfort d’aile d’un bombardier B-25, préparé pour l’assemblage sur la chaîne de production de North American Aviation, à Inglewood, en Californie. Cette photographie montre que certains éléments de la structure étaient recouverts d’un primaire, tandis que d’autres étaient laissés sans peinture. Le primaire utilisé semble être du Zinc Chromate brut, de teinte jaune.

D’après les manuels de montage et d’entretien du B-25C (*Erection & Maintenance Instructions*), les premières versions B-25B, C et D disposaient d’une cabine d’équipage peinte en **Bronze Green**. Les tableaux de bord et les autres panneaux de commande étaient noirs. Certaines photographies montrent également des sièges d’équipage en aluminium non peint, équipés de coussins de couleur kaki terne.

Le reste de l’intérieur du fuselage, notamment toute la partie arrière, était peint en **Zinc Chromate Yellow**.

En revanche, la finition des planchers du cockpit et des passages empruntés par l’équipage reste sujette à débat. Selon les sources, ces surfaces auraient été peintes en **Zinc Chromate Yellow**, laissées en aluminium apparent ou recouvertes de **Zinc Chromate Green**. Il est donc difficile d’établir une règle unique pour tous les appareils.

Les nacelles moteur, les capotages des moteurs, les puits de train d’atterrissage et leurs trappes étaient tous peints en **Zinc Chromate Yellow**.

Les matériaux isolants présents à l’intérieur du fuselage étaient teints pour s’accorder à la couleur du compartiment dans lequel ils se trouvaient : **Bronze Green** ou **Zinc Chromate Yellow**.

La soute à bombes et ses portes recevaient une finition en **laque aluminium (Aluminium lacquer)**.

Sur les versions suivantes du B-25, le cockpit adopta une finition entièrement **Bronze Green** ou **Dark Dull Green**, tandis que le fuselage arrière conservait le métal apparent et que les puits de train étaient recouverts de laque aluminium.

Enfin, la version J, la dernière et la plus produite, généralisa l’utilisation de l’**Interior Green** dans le cockpit et dans le reste des espaces intérieurs.

*Une série de photographies de B-25C neufs, préparés pour leur premier vol à l’usine North American en octobre 1942, laisse apparaître des éléments gris foncé et verts sur la cloison arrière du compartiment du bombardier. Le vert pourrait provenir d’un primaire teinté ou correspondre au **Bronze Green**.*

*D’autres clichés pris lors de la même séance montrent également des éléments en **Bronze Green** sur cette même cloison,*

ainsi qu’un plancher noir dans la partie située devant le tableau de bord.

Le North American P-51 Mustang

À ses débuts, le P-51 était construit exclusivement selon les spécifications britanniques. Pour la production du Mustang Mk. I, North American aurait utilisé des peintures dont les teintes se rapprochaient de celles officiellement prescrites par la RAF, sans leur être nécessairement identiques.

Avec l’apparition du P-51B, le cockpit aurait probablement été entièrement peint en **Dark Dull Green**.

Le manuel de réparation structurelle de juin 1944, valable pour toutes les versions du P-51, préconise une finition générale en **Interior Green** dans le cockpit, depuis le tableau de bord jusqu’à l’arrière de la verrière. Une exception était prévue : les surfaces qui n’étaient normalement pas visibles n’avaient pas besoin de recevoir une couche de finition. Le tableau de bord, quant à lui, devait être peint en **Instrument Black**.

Selon ce même document, le siège du pilote et la partie avant du fuselage destinée à limiter les reflets devaient être peints en **Dark Dull Green**. Pourtant, certains indices laissent penser que cette prescription n’a pas toujours été appliquée. Après avoir examiné des avions préservés, Dana Bell estime qu’au moins certains sièges de P-51 étaient peints en **Bronze Green** plutôt qu’en Dark Dull Green. De même, de nombreuses photographies en couleur prises pendant la guerre montrent régulièrement une finition **Olive Drab** sur la partie antireflet située devant le cockpit.

La couleur du plancher du cockpit fait également débat. Sur le P-51, celui-ci était en contreplaqué. Les instructions de montage et d’entretien du P-51D (*Erection & Maintenance*

Instructions) précisent que les surfaces en bois devaient être recouvertes d'un revêtement antidérapant noir, qui aurait été constitué d'un mélange de sable de silice et de peinture noire mate. Une finition comparable était utilisée sur les zones de marche des ailes. Les parties métalliques du plancher, en revanche, devaient rester en métal nu.

La mise à jour de décembre 1944 du manuel d'entretien du P-51D reprend ces indications, avec une différence concernant la surface antireflet située sous la verrière : celle-ci devait alors être peinte en noir.

Comme pour d'autres types d'avions américains, les puits de train des P-51 camouflés étaient très probablement peints en **Neutral Grey**. Sur les appareils plus tardifs à finition métallique naturelle, ils recevaient une peinture **Interior Green**. Les canalisations et les câblages présents dans les puits de train étaient, quant à eux, recouverts de **laque aluminium (Aluminium lacquer)**.

Le Northrop P-61 Black Widow

D'après les instructions de l'usine, toutes les surfaces intérieures visibles des compartiments du pilote, du navigateur et du mitrailleur devaient être peintes en **Northrop Cockpit Green**. Il s'agissait d'une variante de l'Interior Green propre au constructeur. Les tableaux de bord, quant à eux, devaient recevoir une finition en noir mat. Les surfaces intérieures visibles depuis l'extérieur de l'avion devaient être peintes dans la même couleur que la surface extérieure correspondante.

Le **Zinc Chromate Yellow** était utilisé comme finition générale pour les surfaces intérieures qui n'étaient pas visibles. Cette couleur était également appliquée dans les puits de train d'atterrissage.

Deux exceptions étaient prévues : les faces intérieures des capotages moteurs et les cloisons pare-feu restaient en métal nu, sans peinture.

Le Republic P-47 Thunderbolt

La question des couleurs du cockpit du P-47 reste difficile à trancher. Les P-47 conservés aujourd'hui, ainsi que les photographies d'époque, montrent une teinte vert foncé dans le cockpit, proche du **Dark Dull Green**, voire identique. Pourtant, les manuels de montage et d'entretien disponibles prescrivent systématiquement un primaire teinté en vert pour les zones du cockpit.



Les instructions de montage et d'entretien de 1944, couvrant les P-47C, G et D, précisent que les cockpits doivent recevoir une couche de primaire au Zinc Chromate teinté afin d'éviter les reflets provoqués par le primaire non teinté.

Cette indication ne correspond pas vraiment au Dark Dull Green

observé sur d’autres documents et sur certains appareils conservés.

Une explication possible se trouve dans la formule de mélange donnée par le manuel. Celui-ci ne demande à aucun moment de reproduire la teinte officielle **ANA Interior Green**. Il propose plutôt une recette assez sommaire : un gallon de peinture noire pour un gallon de primaire **Yellow Zinc Chromate**.

Cette proportion est probablement une erreur. Si l’objectif était d’obtenir de l’Interior Green, la formule aurait dû indiquer un dixième de gallon de noir pour un gallon de Zinc Chromate, comme on le retrouve dans d’autres manuels de montage et d’entretien de la même période.

Il reste néanmoins possible que Republic ait appliqué les instructions à la lettre, obtenant ainsi une teinte très sombre, presque noire avec une nuance de vert. D’autres hypothèses évoquent l’utilisation du **Bronze Green** ou du **Dark Dull Green**. À ce jour, le mystère demeure.

Une autre idée largement répandue veut que les P-47G construits par Curtiss se distinguent des P-47D produits par Republic par un cockpit et des puits de train en **Interior Green**, ou plus précisément en **Curtiss Cockpit Green**. Pourtant, l’examen de pièces provenant de P-47G accidentés ne semble pas confirmer cette théorie : certaines montrent plutôt du Dark Dull Green dans le cockpit.

Moins de 200 P-47G ont été construits, et ils ont uniquement servi à l’entraînement aux États-Unis. Cette question présente donc un intérêt limité pour les maquettistes, qui s’intéressent généralement davantage aux Thunderbolt produits par Republic.

Les surfaces sous la verrière

D’après les manuels de montage et d’entretien, sur les P-47D à verrière classique, la partie supérieure du fuselage située

sous la verrière, depuis le pare-brise jusqu'à l'arrière du blindage du cockpit, devait être peinte en **Dark Olive Drab 41**. Cette même couleur était prescrite pour la zone antireflet à l'avant du fuselage.

La plaque de blindage devait, quant à elle, recevoir la même finition que l'intérieur du cockpit.

Une autre question reste sans réponse définitive : quelle était la couleur de la partie arrondie du fuselage, située sous la fenêtre arrière des versions à dos de tortue (*razorback*) ? Plusieurs teintes ont été avancées. D'après les photographies d'époque disponibles, les hypothèses les plus plausibles sont l'**Olive Drab** pour les premiers appareils camouflés, puis une sorte de gris moyen sur les appareils produits ultérieurement.

Sur les versions à verrière en bulle (*bubbletop*), les instructions de l'usine indiquent que la partie supérieure du fuselage située sous la verrière devait être peinte en **Olive Drab**, tandis que l'intérieur de l'encadrement de la verrière recevait une finition en noir mat. La plaque de blindage arrière du cockpit devait être peinte dans la même couleur que l'intérieur de celui-ci.

Les autres surfaces intérieures

L'intérieur des capotages moteur était en métal nu. L'aluminium utilisé dans cette zone avait subi un traitement d'anodisation, qui lui donnait un aspect grisâtre plus sombre et très mat. La cloison pare-feu du moteur restait également sans peinture, tandis que les supports moteur recevaient un primaire en **Zinc Chromate Green**.

Toutes les autres surfaces intérieures du fuselage, à l'exception de la cloison pare-feu, étaient peintes en **Zinc Chromate Yellow**. Cela concernait également les puits de train, les trappes du train d'atterrissage et les compartiments

d’armement situés dans les ailes.

Sur les appareils camouflés, les jambes du train d’atterrissage étaient peintes en **Dark Olive Drab 41**. Cette pratique semble avoir perduré sur au moins certains appareils à finition métallique naturelle. Au cours de la production, les consignes ont apparemment évolué pour autoriser également une finition en **laque aluminium (Aluminium lacquer)**.

Les couleurs intérieures des avions US pendant la WW2 – Partie 1

Les couleurs intérieures des avions US pendant le WW2 – Partie 2

Les couleurs intérieures des avions US pendant le WW2 – Partie 3

Cet article est basé sur l’IPMS Stockholm Magazine sorti en 2004, par ***Martin Waligorski***